

# 杭州灣橋設計團隊領軍 後年動工 港珠澳橋 下周測試總方案

備受關注的港珠澳大橋又傳佳音。記者今天從廣東省交通廳獲悉，大橋總體方案深化研究及工程物理模型試驗評標工作結束，由中交公路規劃設計院有限公司主辦的四家單位聯合體，以評標委員會推薦的候選人中標。試驗最快於下周正式啓動，以全面完善大橋工程可行性研究報告編制，滿足中央和粵港澳三地政府行政審批工程上馬的要求。

【本報記者方俊明廣州四日電】

▼世界第一跨海大橋杭州灣跨海大橋已通車，該橋全長三十六公里，由中國自行投資、設計、建造。現時港珠澳橋的總方案試驗，又是由杭州灣橋的設計團隊負責

►中交公路規劃設計院有限公司總經理助理、教授級高級工程師王仁貴



## 王仁貴 掌舵設計杭州灣橋

【本報記者方俊明廣州四日電】港珠澳大橋總體方案深化研究及工程物理模型試驗即將啓動。廣東省交通廳透露，領銜承擔該項目的總負責人為中交公路規劃設計院有限公司總經理助理、教授級高級工程師王仁貴。他「成績優異」，曾為剛在今年五月通車的世界最長跨海大橋——杭州灣跨海大橋的工可研究及設計「總管」，期間主持完成了該大橋的預可行性研究、工可研究、初步設計、技術設計、施工圖設計和施工配合。

廣東省交通廳稱，以中交公路規劃設計院有限公司為主辦單位的聯合體，其之前突出業績包括承擔了青島灣跨海大橋、杭州灣跨海大橋、舟山大陸連島工程金塘大橋勘察設計、深圳灣公路大橋（深圳側）等項目的設計工作，以及承擔港珠澳大橋工可階段海床演變分析和深水航道影響研究、廣州港南沙港區規劃方案（一期工程）潮汐物理模型試驗研究、廣州港南沙港區二期工程規劃方案對防洪、防潮影響研究等。

根據中標聯合體的具體分工，總體方案深化研究項目負責人由王仁貴「掛帥」，而港口、航道影響研究將由水利部、交通部、電力工業部南京水利科學研究院教授級高級工程師辛文傑，與交通部天津水運工程科學研究所高級工程師楊樹森共同負責，防洪影響評價研究負責人則由珠江水利委員會珠江水利科學研究院副院長、高級工程師徐峰俊出任。其中，辛文傑曾主持完成「港珠澳大橋工程對伶仃洋港口航道影響分析」等科研工作，楊樹森負責完成國家「八五」重點

攻關項目「伶仃洋航道整治技術的研究」獲交通部科學技術進步二等獎。

## 跨境旅客增一成 港人喜深穗消費

【本報訊】記者曾愷欣報道：近年，北往南來的情況越來越普遍，跨境旅客較去年上升近一成。而且在「個人遊」帶動下，內地旅客佔跨境旅客的比例持續上升，達百分之十六，但即日來回持續增加，反之本港的跨境旅客則有微跌的跡象。跨境旅客以消閒為主，其次為公幹和探親。港人的消費熱點仍是深圳、廣州。

根據規劃署的調查顯示，〇七年的跨境旅客人次達六百九十萬人次，平均每日有四十九萬人次，較去年增加百分之九點六。雖然本港的跨境旅客仍佔多數，約佔七成，但整體下降百分之七。反之隨着內地擴展「個人遊」計劃，內地旅客佔跨境旅客的比例達百分之十六，每日平均人次達七萬六千，較去年增加近一倍，當中近半數以「個人遊」身份訪港，而女性的比例略高，接近六成。

跨境旅客以消閒為主，其次為公幹和探親。調查顯示他們每星期最少跨境旅遊一次，數目由〇三年的十九萬升至〇七年的二十六萬。〇七年，經常跨境消閒的居港者約有二十二萬，較去年微升百分之零點九，近七成的受訪者表示，每星期只到內地消閒一次；其餘則到內地兩、三次。本港北上消費以男性為主，約佔六成，另深圳仍是港人消閒熱點，其次是東莞和廣州。

此外，調查發現居於內地的經濟跨境旅遊人士當中，退休人士的數目穩步上升，人數由九九年的二百人，升至〇六年的二千三百人，〇七年回落至二千人。

今年八月初，為深入研究解決港珠澳大橋建設對珠江兩岸港口、航道、防洪、水利等方面的長期影響問題，全面完善大橋工程可行性研究報告編制，大橋前期工作協調小組就該項目總體方案深化研究及工程物理模型試驗在全國範圍內進行公開招標。

### 中交公路設計院測試

廣東省交通廳透露，評標工作經過月餘至今結束，由中交公路規劃設計院有限公司牽頭，攜手水利部、交通部、電力工業部南京水利科學研究院，交通部天津水運工程科學研究所，珠江水利委員會珠江水利科學研究院三家單位組成聯合體，最終以近六千九百萬元的投標價成為評標委員會推薦的候選人中標，自今天至九月十日止進行公示，如無意外將於下周正式啓動相關試驗工作。

本次試驗內容將包括大橋總體方案深化研究、大橋對珠江口港口、航道影響研究（含物理模型和數學模型試驗分析）、對珠江口防洪影響評價研究（含物理模型和數學模型試驗分析），以及相關配套專題研究。據悉，這將是大橋前期工作研究的最後一道「工序」，預計最遲於明年下半年前完成，隨後將形成大橋工程可行性研究報告（終審稿），上報粵港澳及中央政府行政審批工程立項，最遲將於二〇一〇年開工建設。

### 專題研究達三十九項

據了解，自〇四年二月正式啓動港珠澳大橋工程可行性研究以來，大橋前期工作協調小組就委託中交公路規劃設計院有限公司開展相關工作，包括對項目的落腳

點、路線走向、通道形式、交通量預測、經濟效益等進行研究和比選，並涉及水文、環保、航運、景觀、地質、海事、地震、氣象、抗震、船舶防撞方案等研究專題，相關專題由最初的二十五項要追加到至今共三十九項。

### 粵港澳籌建合資公司

廣東省交通廳人士透露，與大橋總體方案深化研究試驗的同時，粵港澳三地政府正加快籌建合資公司，首先針對今年八月初達成的中央及三地政府共同出資興建大橋的共識加以落實。據悉，目前整個大橋大概共需投資七百二十七億元，其中大橋主體工程約為三百七十億元，融資模式已確定選擇「政府全額出資本金」方式，其餘部分則通過貸款解決。

擬建的港珠澳大橋跨越珠江口伶仃洋海域，橋隧結合的主體工程全長約三十五公里，香港的連接線十二點六公里，廣東的連接線十三點四公里。工程以公路橋的形式連接香港、珠海和澳門，整個大橋將按六車道高速公路標準建設，設計行車時速一百公里。

►深圳灣與落馬洲支線有助疏導人流車流

◀跨境上學的學生每日經口岸過境

## 跨境學生大增四成

跨境活動越來越多，跨境上學、上班、旅遊的數目持續增加。調查顯示，跨境學生數目大幅上升，〇七年有五千多名跨境學生，較上年上升近四成。同時，六十歲以上長者跨境旅遊更激增近兩倍，跨境消閒非年輕人的專利，今年每日有近五萬名長者跨境旅遊。

調查顯示，〇七年有近五千一百名跨境學生，較上年增加近一千五百名學生，顯著上升四成。跨境學生主要居住深圳福田區、羅湖口岸附近，近六成是小學生，兩成是中學生，亦有一成八則

是幼稚園。大部分學生經羅湖到本港上學，其餘則經落馬洲支線、文錦渡、深圳灣和沙頭角管制站到港。約七成的跨境學生都是經羅湖到本港，過境後乘坐校巴上學；其餘主要是中學生，他們乘搭港鐵列車上學。

近八成的跨境學生就讀北區的學校，另有近一成於新界西北區上學，只有百分之二的學生就讀九龍區學校。另外，有一千一百多名學生透過特別安排，經沙頭角中英街跨境上學，他們絕大部分就讀新界北區的學校。

## 起分流作用 旅巴與私家車增長快 深圳灣支線跨境車流增

【本報訊】記者曾愷欣報道：新增的深圳灣與落馬洲支線管制站，發揮分流的作用，成功疏導羅湖及落馬洲的人流；同時，跨境車輛數目持續上升，較去年上升了百分之六，當中私家車的增幅達兩成，反而穿梭巴士和貨櫃車微跌。

羅湖和落馬洲為本港主要的跨境口岸，〇三和〇六年佔去整體八成六的跨境旅客。政府於〇七年七、八月新增兩個管制站，分別是深圳灣與落馬洲支線，運作兩個月後，羅湖和落馬洲的人流下跌至七成五，跌幅近一成。新的管制站成功發揮分流的作用。現時，兩個新的

管制站合共佔去整體一成三的跨境旅客，稍高於羅湖和落馬洲管制站失去的旅客，無疑增加跨境旅客，推高了整體數字。

此外，跨境車輛數目持續上升，較去年上升了百分之六，當中私家車和旅遊巴士的數目迅速增長。私家車的增幅達近兩成，平均每日有一萬四千架次；旅遊巴士則上升三成，平均每日達三萬架次。但是，經落馬洲往來皇崗與福田的穿梭巴士下跌百分之九，貨櫃車亦有微跌百分之二。若就佔有率而言，私家車和旅遊巴士亦有增加，分別是三成和百分之六。

